船舶事故等調査報告書（軽微）

１	船舶事故	計　39 件
２	船舶インシデント	計　16 件
	合　　計	55 件

平成２４年１０月２６日

運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1　漁船第二十一吉祥丸運航不能（機関損傷）

2　遊漁船第十八栄峰丸座洲

3　漁船第三十八宝亀丸運航不能（発電機警報盤故障）

4　貨物船第六十八幸栄丸乗揚

5　漁船第三開運丸運航不能（機関損傷）

（仙台事務所）

6　プレジャーモーターボートコンテッサ転覆

7　プレジャーボート海沈没

（横浜事務所）

8　水上オートバイ（船名不詳）衝突（橋脚）

9　砂利運搬船第三十六さだ丸養殖施設損傷

10　遊漁船豊丸安全阻害

11　作業船仙丸乗揚（養殖筏）

12　ミニボート（船名なし）転覆

13　ヨットＳＰＩＲＩＴ　ＯＦ　ＤＥＬＰＨＩⅥ乗揚（定置網）

14　モーターボート二宮丸運航不能（機関損傷）

15　モーターボート日高丸運航阻害

（神戸事務所）

16　自動車運搬船 TRANS FUTURE 6 水先艇べいぱいろっと７衝突

17　油タンカー中栄丸乗揚

18　モーターボート山田くん転覆

19　漁船第二十三錦生丸運航不能（機関損傷）

20　モーターボート毅雄転覆

21　漁船第五天祐丸運航不能（機関損傷）

22　漁船第八大洋丸乗揚

23　旅客フェリーさんふらわあさつま運航阻害

24　引船第八寿丸運航不能（燃料油供給障害）

25　貨物船三萬吉４衝突（岸壁クレーン）

26　漁船第三神徳丸運航阻害

27　コンテナ船つるかぶと運航不能（機関損傷）

28　漁船みのる丸モーターボートＨ＆Ｈ衝突

29　貨物船第十六善丸乗揚

30　学術研究船白鳳丸衝突（岸壁）

（広島事務所）

31　貨物船神竜丸運航不能（機関損傷）

32　ケミカルタンカー大光丸衝突（浮ドック）

33　貨物船第五住栄丸乗揚

34　引船立栄丸はしけⓂ１２５衝突（灯浮標）

35　引船菜穂台船ＫＳ－２衝突（岸壁）

36　貨物船名凜丸貨物船第八あずま丸衝突

37　自動車専用船第八光洋丸乗揚

38　自動車運搬船日翔丸衝突（岸壁）

39　貨物船あさひふじ乗揚

40　油送船青豊丸灯浮標損傷

（門司事務所）

41　貨物船博勇丸衝突（灯浮標）

※下線付き番号はインシデント

42　漁船仁栄丸乗揚
43　押船第二十一栄進丸バージ第二十一栄進丸乗揚
44　漁船第一吉栄丸運航不能（機関損傷）
45　砂利・石材運搬船兼貨物船第三大栄丸衝突（灯浮標）
46　引船３０１WOOSUNHO 台船 EJ G-38 漁船第十一宝漁丸衝突
47　貨物船 SEA STAR 運航不能（電源喪失）

（長崎事務所）

48　リバーラフト（船名なし）乗船者負傷
49　モーターボートはちまん漁船輝粒丸衝突
50　貨物船翔海丸乗揚
51　漁船弘恵丸定置網損傷

（那覇事務所）

52　漁船大吉丸乗揚
53　貨物船 APL THAILAND 貨物船 MELL SEBAROK 衝突
54　砂利採取運搬船明彦丸乗揚
55　プレジャーボートエターナル乗揚

※下線付き番号はインシデント

船舶事故等調査報告書

平成２４年９月２７日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	２０１２門第６０号
事故等種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２４年２月２７日　００時１０分ごろ
発生場所	長崎県対馬市千尋藻（ちろも）漁港南東方沖 対馬市所在の対馬黒島灯台から真方位０８１°２０．８海里付近 （概位　北緯３４°２２．１′　東経１２９°４９．５′）
事故等調査の経過	平成２４年４月１８日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船　第一吉栄（よしえい）丸、１８トン ＮＳ２－１６８８７（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	主機　ピストン、シリンダライナ、クランクピン軸受等に焼損
事故等の経過	本船は、船長及び甲板員１人が乗り組み、主機始動前に潤滑油量等を点検して平成２４年２月２６日１５時３０分ごろ千尋藻漁港を出港したのち、１８時２０分ごろ、千尋藻漁港南東方沖で主機駆動発電機を運転し、集魚灯を点灯していか釣り漁を始めた。 船長は、翌２７日００時１０分ごろ、主機のオイルミスト抜き管から潤滑油が噴出している旨の報告を甲板員から受け、主機を停止した。 船長は、主機の始動を試みたが始動できないので、主機の運転を断念し、僚船に救助の連絡を行った。 本船は、来援した僚船にえい航されて対馬市佐賀（さか）漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　西、風力　２、視界　良好 海象：波高　約１．０ｍ
その他の事項	主機は、本インシデント後に点検したところ、３番シリンダの燃料噴射弁の取付けナット（以下「本件取付けナット」という。）に亀裂を生じていたが、本件取付けナットの装着状況に緩み等の異常は認められなかった。 主機の潤滑油は、本件取付けナットの亀裂箇所から漏えいした燃料油のＡ重油が、シリンダヘッド上に漏えいして弁腕潤滑油に混入し、同油がオイルパン内へ戻ることにより粘度が低下していることが判明した。 本件噴射弁は、約３年前に新替えしたものであり、使用時間が約６，０００時間であった。 主機取扱説明書には、燃料噴射弁の点検調整を１，０００時間ごとに、燃料噴射弁の交換を２，０００時間ごとにそれぞれ行うよう記載されていた。 船長は、主機の排気色が悪くなるなどの運転に異常が認められたとき、機関整備業者に点検を依頼していた。
分析	乗組員等の関与　あり 船体・機関等の関与　あり 気象・海象の関与　なし

	判明した事項の解析	本船は、千尋藻漁港南東方沖で主機駆動発電機を運転していか釣り漁中、本件取付けナットに亀裂が生じて燃料油が漏えいし、潤滑油に混入して同油の粘度が低下したことから、ピストン、シリンダライナ等が焼損して主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。 本船は、本件取付けナットが経年使用による熱疲労等により亀裂を生じていたが、定期点検が適切に行われなかったことから、本件取付けナットの亀裂を発見できなかったものと考えられる。
原因	本インシデントは、夜間、本船が、千尋藻漁港南東方沖でいか釣り漁中、本件取付けナットに亀裂が生じて燃料油が漏えいし、潤滑油に混入して同油の粘度が低下したため、ピストン、シリンダライナ等が焼損して主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。	
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・主機の燃料噴射弁は、取扱説明書に記載された点検保守基準に従って定期的に点検を実施し、異常の早期発見に努めること。	